

## Le passage du Nord-Est

C. Jauksch-Orlovski

Volume 13, numéro 29, 1969

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020866ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020866ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cette note

Jauksch-Orlovski, C. (1969). Le passage du Nord-Est. *Cahiers de géographie du Québec*, 13(29), 233–241. <https://doi.org/10.7202/020866ar>

# NOTES ET NOUVELLES

## LE PASSAGE DU NORD-EST

On connaît depuis longtemps la réputation de fins navigateurs acquise par les Slaves. Les annales byzantines en parlent déjà au VI<sup>e</sup> siècle, ainsi que les écrivains arabes (Masudi 915-940, Al-Indris 1100-1165, Abu-l-Fida 1273-1331, Ibn-Batuta 1304-1477) ; ceux-ci, et d'autres, mentionnent les incursions slaves sur les rives sud de la mer Noire. Nous savons qu'en 623 la flotte slave attaqua, avec l'aide des Avars, l'île de Crète ; en 626, elle attaqua Byzance. En 765, l'empereur Constantin utilisa les vaisseaux slaves pendant la campagne contre les Bulgares. Une des campagnes les plus remarquables a été entreprise en 913 : 50,000 Slaves, sur 500 navires, quittèrent le Dniéper et, après avoir doublé la Crimée, entrèrent dans le Don. De là, ils transportèrent leurs vaisseaux sur la Volga, par laquelle ils descendirent dans la mer Caspienne.

Il a été possible de faire des voies commerciales en utilisant comme chemins fluviaux le Dniéper et la Volga. La principale d'entre elles s'appelait : « des Varègues aux Grecs », et elle s'étendait de la mer Baltique, en passant par la Dvina Occidentale (ou par la Néva, le Volxov, le lac Ilmen, la Lovat'), au Dniéper. En sortant du Dniéper, les bateaux naviguaient le long des rives de la mer Noire jusqu'à Constantinople. La deuxième voie conduisait, par la Néva, le Volxov, la Msta, à la Volga et, plus loin, vers les rives sud de la mer Caspienne.

Les difficultés d'une pareille navigation n'étaient pas des plus communes. Il fallait franchir les obstacles naturels comme, par exemple, les rapides, ou traîner les navires sur des morceaux de bois. La forme des bateaux — plats, et à rames — était adaptée à ces conditions difficiles. La forme aiguillée de la poupe et de la proue permettait les manoeuvres rapides que requièrent les combats. On hissait les voiles seulement en présence de vents faibles et favorables. La capacité maximale de tels navires était de 100 hommes avec l'armement et les vivres.

L'historien anglais Fred T. Jane écrit, en 1899 :

« Selon une opinion répandue, la flotte russe a été créée depuis relativement peu de temps par Pierre le Grand, mais on peut considérer qu'en réalité elle est véritablement plus ancienne que la flotte britannique. Cent ans avant qu'Alfred le Grand (849-900) construise les premiers vaisseaux de guerre anglais, les Russes ont participé à des combats navals acharnés ; de plus, les Russes ont été, il y a précisément 1000 ans, les marins les plus avancés de leur temps ».



L'invasion Tataro-Mongole (1223-1480) repoussa les Slaves de la mer Caspienne, de la mer Noire, et de la mer d'Azov, mais elle ne put arrêter le développement de la navigation sur la mer Blanche, la mer de Barents et la mer de Kara. Ainsi furent faites toute une série de découvertes géographiques, parmi lesquelles nous ne mentionnerons que celles des îles Kolgujev, Vaigac, de la Nouvelle-Zemble, du Spitzberg (en russe « Groumant » jusqu'en 1596).

Novgorod a joué un rôle primordial dans le développement du commerce extérieur et dans celui de la navigation sur les eaux des mers du Nord. Les marchands de Novgorod ont fait du commerce avec la Scandinavie, le Danemark, et ils sont parvenus par voie maritime (mer du Nord et Gibraltar) jusqu'à l'Italie et Byzance. Le XI<sup>e</sup> siècle a vu le plus grand développement de la navigation maritime russe de l'histoire de l'ancienne Russie.

La migration de beaucoup de gens qui avaient fui, pour une raison ou pour une autre, leurs lieux d'habitation, dans l'espoir de découvrir des pêches abondantes et de nombreuses bêtes à fourrure, a également favorisé le développement du Nord. A cette époque, des rumeurs couraient à propos des richesses fantastiques des « pays polaires » où, soi-disant, des mustélides et des petits rennes tombaient des nuages sur la terre. La christianisation des ancêtres des Russes, sous le prince Vladimir, en 988, repoussa vers le nord une partie de la population qui ne voulait pas accepter cette nouvelle foi. On peut observer un déplacement semblable au XV<sup>e</sup> siècle, et particulièrement au XVII<sup>e</sup> siècle, au moment de la persécution des dissidents (« vieux croyants »).

Le développement des industries de la pêche et de la chasse des bêtes à fourrure dans la mer Blanche et la mer de Barents, qui avait également attiré les marchands, favorisa à son tour l'expansion de la navigation maritime. La construction navale, liée de près à la navigation, trouva une situation favorable dans la richesse en bois de construction que recélaient les rives des affluents de la mer Blanche.

Malheureusement, on a peu de renseignements sur la première période de peuplement du Nord. On sait par exemple que le prince de Novgorod, Gleb Sviatoslavovič, a péri dans l'Oural du Nord en 1079. Dans les chroniques de Nestor, vers 1096, on dit que Guriata Rogovič, de Novgorod, fut envoyé à la Peçora et, de là, dans l'Ugra pour collecter le tribut. Dans les documents écrits, on mentionne le monastère de Saint-Michel Archange, fondé à l'embouchure de la Dvina du Nord, entre 1110 et 1130. La date de la fondation de Kola n'est pas connue, mais on la mentionne déjà en 1210 dans les chroniques norvégiennes, et en 1264, dans les chroniques russes ; c'est donc pour se protéger contre les incursions russes que les Norvégiens avaient construit, en 1307, à l'extrême Nord du pays, la forteresse Vardehouz (les Russes l'appelèrent Vargajev).

Au moment de leur déplacement vers le nord-est, les Novgorodiens ne rencontrèrent aucune résistance particulière de peuples organisés. La multitude des lacs et des rivières les aida considérablement ; ils étaient alors les voies commodes — sinon uniques — aussi bien en été qu'en hiver. Le bois de rives donnait les matériaux de construction pour les barques et les habitations, et l'abondance du poisson et du gibier assurait la nourriture et l'habillement.

Ces transferts se firent par des voies relativement commodes : du lac Ilmen, par le **Volxov**, jusqu'au lac Ladoga ; plus loin, par le Svir jusqu'au lac Onega ; par la Vodla, jusqu'au lac Vodla. Depuis le temps de la mise en valeur de la voie « des Varègues aux Grecs », les Slaves acquirent dans la technique du portage une expérience suffisante pour sortir peu à peu vers la Kem et le lac Onega, et ensuite vers la Dvina du Nord et la Pečora.

Du X<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle, les progressions semblent s'être maintenues. Les coureurs de bois et les voyageurs par mer descendirent par les rivières jusqu'à l'océan Arctique et passèrent, par la mer, de l'embouchure d'une rivière à une autre. De cette façon, ils étudièrent de nouvelles terres, cherchèrent de nouvelles industries et des peuples inconnus avec lesquels il était possible de commercer et auxquels ils imposèrent souvent le tribut.

Du fait que les Novgorodiens, en accomplissant leurs campagnes au-delà de l'Oural, progressaient déjà au XI<sup>e</sup> siècle par des voies partiellement connues, on peut conclure qu'ils apparurent sur les rives de la mer Blanche vers la fin du X<sup>e</sup> siècle.

Les marins qui connaissaient la mer Noire, la mer d'Azov, la mer Caspienne, et la mer Baltique, rencontrèrent au nord des conditions de navigation tout à fait différentes. Pour la première fois, ils se heurtèrent aux difficultés de la progression dans les glaces. Les mers, qu'ils utilisaient seulement après la libération des glaces, leur apparaissaient comme le prolongement des voies fluviales. Ils ne sortaient pas loin en mer ; ils se tenaient tout près des rives et ils considéraient la mer et les rivières comme des voies commodes pour les déplacements. Pour les « Pomores » (c'est-à-dire les habitants des rives de la mer Blanche et de la mer de Barents), la mer représentait l'unique source de subsistance. Ne possédant pas de terres fertiles, ils étaient contraints d'échanger contre du pain et d'autres denrées du poisson et des animaux marins. Malgré de rudes conditions climatiques, ils sortaient en mer pendant des semaines, des mois, et quelquefois des années. Dans cette lutte pour l'existence, les Pomores, après avoir étudié les lois de la nature et après avoir élaboré des types et des formes de navires utiles à la navigation dans les glaces, devinrent d'excellents navigateurs.

Utilisant les navires à fond plat de leurs ancêtres, les Pomores apprirent à les tirer sur la rive ou sur la glace, suivant les variations de la marée. Ils les munirent de patins permettant de les transporter sur la neige ou sur la glace. Ils fixèrent des treuils spéciaux sur la rive ou sur les champs de glaces, pour faciliter le halage des navires. Ils assemblèrent des planches de bord à l'aide de branches fines et flexibles de genévrier ou de sapin. Cette technique prouve leur maîtrise dans la construction des bateaux : ils savaient donc déjà que les clous et les boulons rouillent et se disloquent par suite des chocs constants sur les glaces. Les navires, assemblés à l'aide de ces branches, étaient plus élastiques, et les branches, en gonflant fortement, bouchaient tous les trous. Bien qu'il fût beaucoup plus difficile de construire des bateaux ainsi « cousus », plutôt que des bateaux « cloués », on en bâtit jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle.

L'invention la plus importante des Pomores fut l'adoption d'une forme particulière de coque pour quelques navires. La largeur de ces bateaux

« s'arrondissait » graduellement, s'agrandissait. La forme des coques des brise-glaces contemporains rappelle les anciens navires pomores. Devant le resserrement des glaces, de tels bateaux étaient simplement comprimés vers le haut. Des patins fixes et une quille facilitaient non seulement le halage sur la glace ou sur la rive, mais ils diminuaient aussi le tangage et l'usure latérale au moment de la navigation à voiles ; celles-ci, souvent confectionnées avec de la peau de daim ou de cerf, étaient moins soumises à l'engivrement.

Un document, trouvé par l'écrivain B.V. Sergin, en 1915, au monastère de Solovec, nous livre d'intéressants renseignements sur la navigation des Pomores. On y parle d'Ivan le Novgorodien (première partie du XV<sup>e</sup> siècle), et de ses propres navigations depuis la Nouvelle-Zemble, la Peçora, la Vaigač, jusqu'en Hollande, sur la mer Baltique ; on mentionne également les endroits où se trouvaient son aïeul et son bisaïeul, comme par exemple la baie de l'Obi, le détroit de Kara, l'île Vaigač, etc. On peut en déduire que les Pomores connaissaient, déjà au XIII<sup>e</sup> siècle, le pilotage dans la mer Blanche, la mer de Barents et la mer de Kara, puisqu'ils y avaient posé des croix comme repères de navigation. On relève une intéressante indication d'Ivan le Novgorodien sur les pirates scandinaves qu'il put éviter en pénétrant à la lisière des glaces. « Il n'est pas possible pour leurs vaisseaux de suivre la trace de notre bateau. Leurs vaisseaux sont rapides sur l'eau libre, ils n'aiment donc pas les voies remplies de glaces ».

Dès le début du XVI<sup>e</sup> siècle, les Russes croyaient que l'idée de la Voie Maritime du Nord était tout à fait réalisable. Cette opinion, qu'on tenait des ambassadeurs russes G. Istoma et D. Gerassimov, fut publiée par l'historien Paolo Jovio dans la « Lettre d'Albert Campense au pape Clément VII au sujet des affaires de la Moscovie (1525) ». Les annales de Nikon mentionnent les voyages de ces ambassadeurs, aux environs de 1518, et l'ambassadeur allemand Sigismund von Herberstein en parle dans son « *Rerum Moscoviticarum Comentarii* » (1549). En Europe Occidentale, on a su, par Paolo Jovio, que la Dvina septentrionale se jetait dans une mer tellement vaste, qu'en longeant sa rive droite, on pouvait pénétrer, par voie maritime, en Chine, « si, au cours de ce trajet, on ne rencontrait pas une terre quelconque ».

Puisque le commerce avec l'Inde et la Chine présentait un grand intérêt pour les marchands russes comme pour les marchands d'Europe occidentale, et puisque les voies commerciales terrestres furent partiellement coupées après l'invasion des Mongols, pour cesser d'exister après la prise de Constantinople en 1453, l'exploration de la Voie Maritime du Nord devint alors indispensable. C'est pourquoi la communication de Paolo Jovio produisit une forte impression dans l'Ouest ; elle donna une puissante impulsion à l'étude de cette voie.

Les Anglais organisèrent les expéditions de Willoby et de Chancellor en 1553, de Barrow en 1556, de Pete Jackmann en 1580 ; les Hollandais — Barents et Ney en 1594-1597, Hudson en 1608, Van Horn en 1612, etc. Mais toutes ces expéditions furent infructueuses, parce que les glaces représentaient des obstacles insurmontables pour les navires à voiles. Un seul navire réussit à naviguer avec succès. Richard Chancellor, de l'expédition Willoby, parvint jusqu'à l'embouchure de la Dvina septentrionale et noua des relations commerciales russo-anglaises.

La campagne du chef cosaque Yermak (1581-1584) et ses victoires sur le khan Kučum fut un événement important pour le développement du Nord, en ce qu'elle ouvrait la voie de la Sibérie.

En 1601, sur la rivière Taz, fut créée la ville de Tazovsk, qui reçut ensuite le nom de Mangazeya et devint l'un des plus importants centres par lesquels passait le commerce avec la Sibérie. En 1620, à cause de la requête du voïevode (gouverneur) de Tobolsk, le prince Kurakin, l'utilisation de la voie maritime depuis Mangazeya jusqu'à la Russie (aller et retour) fut interdite. Le prince Kurakin considérait que les navigateurs, en évitant les innombrables douanes intérieures, faisaient subir des pertes à l'état.

Le développement de la navigation maritime du Nord, plus loin à l'est, est issu de cette « injonction vigoureuse ».

On peut qualifier la navigation de Siméon Dežnev d'exploit essentiel pour la mise en valeur des rives nord de la Sibérie ; cet explorateur, après avoir doublé la presqu'île Čukotski par la mer, passa, en 1648, par le détroit de Béring, de l'océan Glacial Arctique à l'océan Pacifique. Dežnev fut ainsi le premier Européen à faire ce voyage et à décrire le détroit de Béring. Il est très vraisemblable que Dežnev en ait entendu parler par les habitants de l'endroit, lorsqu'il était à Nižnekolymsk, puisque ce détroit était déjà connu et avait été porté sur la carte du monde par Mercator, en 1538 ; il est possible que ce dernier, lui aussi, ait tiré cette information de l'article de Paolo Jovio. Dans les années 60 du XVI<sup>e</sup> siècle, ce détroit était indiqué sur les cartes italiennes, sous l'appellation d'Anian. Comment les géographes d'Europe occidentale et les géographes arabes connaissaient-ils l'existence de ce détroit ? Où Istoma et Gerasimov avaient-ils puisé ces renseignements, à savoir qu'en naviguant vers l'est et en serrant la rive droite, on pouvait parvenir en Chine ? Evidemment, on avait conservé, en Sibérie, des souvenirs des navigations dans la voie maritime du Nord, en particulier par son secteur le plus difficile, autour du Cap Čeljuskine.

Les récits de Dežnev qui se trouvaient dans les archives de Yakoutie furent oubliés ; c'est pourquoi Béring prit le large, en 1728, dans le but spécial d'éclaircir le problème de la liaison de l'Asie avec l'Amérique.

L'Etat moscovite, en développant des liens commerciaux avec les autres pays de l'Europe de l'Ouest, avait besoin de marchandises précieuses et commodités pour le transport. Tel était le cas des fourrures et des défenses de morse qui se vendaient là-bas plus cher que l'ivoire. En Sibérie, des gens hardis et entreprenants se mirent en quête de ces marchandises. On sait qu'en Sibérie orientale les aborigènes échangeaient 8 peaux de zibeline contre un couteau, et 18 contre une hache. Pour un chaudron de cuivre, les Yakoutes apportaient autant de peaux de zibeline que ce dernier pouvait en contenir.

Avec le temps, les réserves de fourrures et de défenses se sont certainement épuisées, ce qui a incité les coureurs de bois et les commerçants à aller plus loin, à la recherche de nouvelles tribus avec lesquelles il serait possible de faire des échanges et auxquelles on pourrait imposer le tribut.

L'accession de Pierre le Grand au trône, en 1689, donna une forte impulsion au développement de la navigation maritime. L'amour de Pierre le Grand pour les affaires maritimes est bien connu. « Le potentat qui possède uniquement une armée terrestre, écrit-il, n'a qu'une seule main ; mais celui qui a également une flotte en a deux ». La flotte, qu'il a construite à Voronež, descendit le Don et conquiert Azov. En 1714, la jeune flotte russe remporta une victoire sur les Suédois au combat de Guangout et en 1722, Pierre le Grand descendit la Volga au cours d'une campagne contre les Perses. Malgré ces guerres, il n'oublia pas les extrémités orientales de son pays, sur lesquelles il exigea toujours plus de renseignements.

Parmi les navigateurs et les « gens de service » qui sont allés dans ces endroits, il faut mentionner Morozko (1696), Ivan Samajev (1700), Lebedev (1701), Michel Nasedkin (1702), Popov et Goldin (1711), Antcyferev et Kosyrevski (1711-1713), Sokolov, Nevejcy et Treska.

La progression vers le nord et vers l'est coïncida avec les intérêts des commerçants, comme avec ceux du gouvernement. Les difficultés techniques de cette progression mises à part, les Russes ne rencontrèrent aucune résistance organisée sur leur chemin, après la campagne d'Yermak. L'unique exception fut la tribu des Čukči qu'ils réussirent à soumettre seulement à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

En 1719, les géodésistes I.M. Jevreinov et F.F. Lužin furent envoyés en Extrême-Orient avec la mission de décrire les lieux où se réuniraient ou se sépareraient l'Amérique et l'Asie, de relever « très soigneusement tout détail concernant non seulement le Nord et le Sud, mais également l'Est et l'Ouest, et de tout inscrire exactement sur la carte ». Après avoir fait la description des îles Kouriles et du Kamčatka, ils rendirent leur rapport en 1722 ; Pierre le Grand n'en fut pas satisfait. C'est pourquoi, au mois de janvier 1725, trois semaines avant sa mort, il donna des instructions pour faire une nouvelle expédition et il en nomma les chefs : le capitaine de vaisseau I.I. Béring, le lieutenant M.P. Spanberg et le lieutenant A.I. Čirikov.

Béring, sans aucun doute, pendant les préparatifs de l'expédition, put réunir de nombreux renseignements sur l'union de l'Asie et de l'Amérique, renseignements qu'il devait confirmer au cours de ses recherches. Malheureusement, il ne le fit pas : après avoir pris le large, le 13 juillet 1728, il revint le 15 août, sans avoir éclairci « la question de l'union de l'Amérique à l'Asie ». En 1730, Béring revint à Saint-Petersbourg, sans apporter les résultats attendus de cette expédition. Malgré le mécontentement général, on lui proposa de présenter le plan d'une nouvelle expédition. Le Sénat ratifia la seconde expédition du Kamčatka que les savants décidèrent d'appeler par la suite, la « Grande Expédition du Nord ». Elle était partagée en 9 détachements. Chacun d'eux avait une mission précise. Le premier devait décrire les rivages depuis Arxangelsk jusqu'à l'Obi ; le second depuis l'Obi jusqu'à l'Iénisseï ; le troisième de l'Iénisseï vers l'est ; le quatrième de la Léna vers l'ouest ; le cinquième depuis la Léna vers l'est ; le sixième, les îles Kouriles, la mer d'Oxotsk et la route vers le Japon, et le septième était chargé de découvrir les îles dans la partie nord de l'océan Pacifique et la route vers l'Amérique du Nord (Béring-Čirikov 1740-1742), alors que le huitième était chargé des régions intérieures de la Sibérie Orientale, en particulier celles de Kamčatka ; le neuvième devait trouver une voie fluviale commode depuis



Verxneudinsk jusqu'à la mer d'Oxotsk. Il est assurément impossible d'énumérer les résultats de cette expédition grandiose qui a duré 10 ans (1733-1743).

A la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les marins russes firent plusieurs voyages autour du monde. L'intérêt pour le littoral de la Sibérie septentrionale s'atténua et reprit de nouveau dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Il faut mentionner ici la navigation de la goëlette « Aurore » et la célèbre expédition russo-suédoise de Nordenskjöld, effectuée sur le navire « Vega » (au cours de laquelle il y eut hivernage), en 1878-1879, par la voie maritime du Nord de l'océan Atlantique jusqu'à l'océan Pacifique. Cette première navigation directe, historiquement prouvée, donna de l'espoir pour une étude plus poussée de cette voie, malgré l'avis pessimiste de Nordenskjöld. Il considérait que la voie maritime du Nord ne convenait pas à une navigation commerciale régulière. La défaite de la flotte russe devant Tsou-chima, au moment de la guerre russo-japonaise (1904-1905), exigea la révision de cette question, mais de nouveaux moyens techniques, qui apparurent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (le brise-glaces, la radio, etc.), permirent d'espérer la réalisation de navigations maritimes normales dans les mers arctiques.

A partir du vaste projet de construction de 16 stations hydrométéorologiques et de l'étude de la voie maritime du Nord par 6 brise-glaces dans un délai de trois ans, fut réalisée une seule expédition, soit celle des deux vapeurs brise-glaces, le « Tajmyr » et le « Vaigač », qui furent construits dans les chantiers navals de la Néva ; ils avaient un déplacement d'eau de 1200 tonnes et étaient équipés de stations de radio portant jusqu'à 150 milles marins.

En quittant Vladivostok, le 17 août 1910, les navires firent des travaux océanographiques et revinrent, de temps en temps, à Vladivostok au cours des trois années suivantes. Enfin, en 1913, ils entreprirent une nouvelle expédition qui fut couronnée par la découverte géographique la plus importante du XX<sup>e</sup> siècle, celle de l'archipel de la Terre de l'empereur Nicolas II, rebaptisée par les bolchevicks sous le nom de Severnaja Zemlja. Le 22 août 1913, dans une ambiance solennelle, on y hissa le drapeau national russe. Le 3 septembre 1915, le « Tajmyr » et le « Vaigač » arrivèrent à Arxangelsk, ayant accompli la première navigation directe par la Voie maritime du Nord, (avec hivernage), de l'est à l'ouest.

La guerre, et ensuite la révolution, arrêtaient l'étude et la mise en valeur de la Voie maritime du Nord. Dans les années 1920, quelques navigations de peu d'importance furent faites dans la mer de Kara et dans la mer des Čukči, mais ce n'est qu'en 1932 qu'une expédition, dont le problème était la navigation directe, fut équipée par l'Institut Arctique. Le brise-glaces « Sibirjakov », sous le commandement du professeur O. Šmidt, effectua le parcours en 65 jours, d'Arxangelsk au détroit de Béring. Ce fut le premier voyage direct en une seule navigation. En 1934, ce voyage fut répété en sens inverse. V.Y. Vize était cette fois à sa tête.

La Direction générale de la Voie maritime du Nord, qui devait l'équiper et la maintenir en bon état, fut créée en décembre 1932. Ce problème put être résolu grâce à la construction d'une flotte de puissants brise-glaces.

Les progrès techniques du XX<sup>e</sup> siècle ont aidé considérablement à vaincre les obstacles devant lesquels s'étaient arrêtés les navigateurs des siècles passés, et grâce auxquels la Voie maritime du Nord devint une artère de transport passant uniquement dans les eaux nationales russes et fonctionnant normalement. Il est bon de rappeler ici que, nonobstant les grands progrès dans le domaine technique, il n'y eut jamais dans le monde une autre expédition qui, par son envergure, pût ressembler à la Grande Expédition du Nord, qui, en dépit d'un équipement technique peu perfectionné, obtint des résultats remarquables. Le développement de la Voie maritime du Nord aurait été inconcevable sans eux.

Il aurait été également inconcevable sans les victimes, les hardis navigateurs sacrifiés — partiellement inconnus ou oubliés — qui, dans le lointain passé, en service ou de leur propre initiative, ont progressé par des chemins inconnus et ont découvert de nouvelles terres.

C'est pour leur rendre hommage que nous terminerons par le poème du lieutenant A.N. Zohov, officier du « Vaigač », qui a péri au moment de l'expédition en 1914. A sa demande, on a posé sur sa tombe une croix de bois flottant, accompagnée d'une icône, et son poème y est gravé (que nous avons traduit du russe).

Sous le bloc de glace du froid Tajmyr  
Où seul le renard effrayé  
Parle à l'aide de son lugubre glapisement  
De la vie terne du monde,  
Le chanteur harassé trouve le repos.  
L'aurore matinale ne jette pas son rayon d'or  
Sur la lyre sensible du chanteur oublié  
La tombe est profonde, comme le gouffre de la Touskarora  
Comme les yeux aimés de la femme chérie.  
S'il pouvait les adorer à nouveau,  
Les regarder seulement de loin,  
La mort elle-même ne serait pas tellement sévère  
Et la tombe ne semblerait pas si profonde.

Quelques semaines plus tard, on a enterré avec lui le chauffeur du « Vaigač », et le cap où on les a inhumés fut appelé le Cap des Tombes.

C. JAUKSCH-ORLOVSKI  
*Université Laval, Québec.*